Publicación periódica de acceso abierto, financiada y editada por la Universidad de la Integración de las Américas

Revista UNIDA Científica
e-ISSN:2520-9213

Artículo original

Conflictos en el transporte marítimo de mercancías: arbitraje como método de solución

Disputes in the maritime transport of goods: arbitration as a method of solution

Manuel Callón Rivas y Aleida Rosario Ochoa López

[1] Universidad Internacional Iberoamericana. Campeche, México.

RESUMEN

Este estudio analiza la legislación internacional existente sobre el transporte marítimo de mercancías y su problemática legislativa desde el punto de vista de la falta de aceptación por parte de los distintos países los cuales no acaban de ratificar los convenios que tanto esfuerzo y trabajo le dedican los diversos organismos internacionales, tanto intergubernamentales como no gubernamentales, para que se establezcan como ley vinculante en este sector económico. Paralelamente se analiza la figura del arbitraje, como medio alternativo a la justicia ordinaria de solución de conflictos. Veremos en el arbitraje la vía especializada, voluntaria, privada, más barata y rápida que la vía judicial, cuyos costosos procedimientos muchas veces se eternizan, siendo por ello, el arbitraje, la primera opción en el ámbito de esta modalidad de transporte.

Palabras claves: Arbitraje, competencia, conflictos, soluciones, transporte marítimo.

ABSTRACT

This study analyzes the existing international legislation on the maritime transport of goods and its legislative problems from the point of view of the lack of acceptance by the different countries which have not yet ratified the conventions that the various efforts and work dedicate to it. international organizations, both intergovernmental and non-governmental, to establish themselves as binding law in this economic sector. At the same time, the figure of arbitration is analyzed, as an alternative to ordinary justice for conflict resolution. We will see in arbitration the specialized, voluntary, private route, cheaper and faster than the judicial route, whose costly procedures often take forever, and for this reason, arbitration is the first option in the field of this mode of transport.

Key words: Arbitration, disputes, jurisdiction, maritime transport, solutions.

Para correspondencia dirigirse a: manuelcallon@hotmail.es
Recibido: Diciembre 22, 2021 - Aceptado: Enero 03, 2021.
Conflictos de interes: Ninguna que declarar.

Este es un artículo publicado en Acceso Abierto bajo Licencia Creative Commons CC-BY, que permite el uso sin restricciones, distribución y reproducción en cualquier medio, siempre que se cite debidamente la obra original.

INTRODUCCIÓN

Desde tiempos inmemoriales, el mar constituyó una fuente de riqueza y, así mismo, un canal para encaminar uno de los medios de transporte más utilizados a lo largo de la Historia: el del transporte marítimo mediante el uso de barcos o buques sobre los lomos del vasto mar.

Para conocer los orígenes de la normativa aplicable en el transporte marítimo, es aconsejable manejar como bibliografía la obra de José Vicente y Caravantes, "Código de Comercio Esplicado" (sic.)[1],

De acuerdo a este autor, si bien fueron pioneros en el transporte de mercancías los Fenicios y los Cartagineses, que ya comerciaban con los pueblos de las riberas del mediterráneo, los primeros en dictar normas para regular dicho transporte por mar han sido los Rodios, cuyas leyes sobre navegación son las más antiguas conocidas y sirvieron de base para sentar unas reglas de Derecho de gentes en todo el Mediterráneo. Incluso, como destaca el autor, la normativa romana partió en esencia de las leyes rodias y griegas en el ámbito marítimo.

La importancia de estas normas rodias para la navegación marítima también la puso de manifiesto d' Ors Pérez-Péix (D´Ors, 1991, 561), indicando que: "D.14,2.-*De lege Rhodia* de iactu, un apéndice de la actio exercitoria (D.14,1).--El nomos de los Rodios es un conjunto de costumbres, que se atribuye a aquella isla por la gran importancia que en otro tiempo tuvo su flota. De época bizantina es la codificación titulada Nomos nautikos Rhodion (de. Ashburner, The Rhodian Sea-Law, 1909). Antonio Pío (D.14,2,9) decía que "ley Rodia era señora del mar como él era señor de la tierra". La Jurisprudencia respetó ese derecho internacional y lo incorporó a su propio sistema contractual de la bona fides, en la medida en que resultaba compatible."

Si bien en época prerromana existían las ya citadas normas que regulaban el transporte marítimo, los precedentes del actual Derecho Marítimo lo encontramos en la Edad Media a partir del siglo XI[2]. De acuerdo a Matilla Alegre, la ordenanza relativa a la marina se publica en 1681, bajo el reinado de Luis XIV. Es la primera codificación estatal de las normas marítimas y supuso la codificación de los sistemas de usos marítimos, del Mediterráneo y del Atlántico.La obra sirvió de modelo a toda la codificación posterior y de un modo especial en la redacción del Código de Comercio francés de 1808. Pero tiene una significación adicional: supone el reconocimiento de la autonomía del Derecho Marítimo, como derecho especial frente al derecho común y mercantil, integrado por normas de Derecho público y privado (Matilla Alegre, 1999, 39-41).

Hoy en día, en cambio, nos encontramos con un tráfico creciente de transporte de mercancías que representa el 80 por ciento en volumen del comercio mundial y más del 70 por ciento en valor[3]. De ahí que entendamos, como premisa para partir, que debe resultar importante contar con un ordenamiento jurídico claro y preciso que resuelva las previsibles controversias que en torno a él surgieren.

MATERIALES Y METODOS

En este punto hemos de dar cuenta de la investigación jurídica que se ha planteado en el presente artículo. Gabriel Álvarez Undurraga, nos remite a otros autores para definir el concepto:

Concepto de Investigación jurídica.

Según Héctor Fix Zamudio la investigación jurídica es: "La actividad intelectual que pretende descubrir las soluciones jurídicas, adecuadas para los problemas que plantea la vida social de nuestra época, cada vez más dinámica y cambiante, lo que implica también la necesidad de profundizar en el análisis de dichos problemas, con el objeto de adecuar el ordenamiento jurídico a dichas transformaciones sociales, aun cuando formalmente parezca anticuado".

Para Jaime Giraldo Ángel: "la investigación jurídica está encaminada a la formulación de los fundamentos jurídicos, los que por su esencia misma rebasan los lindes del caso concreto".

Según Aníbal Bascuñán Valdés: "Por investigación jurídica debemos entender el conjunto de actividades tendiente a la identificación, individualización, clasificación y registro de las fuentes de conocimiento de lo jurídico en sus aspectos sistemático, genético, y filosófico".

1 Esta obra de Vicente y Caravantes (*Código de Comercio esplicado;* no se trata de una errata, sino que tomamos literalmente tal como aparece en el título de la obra) en su cuarta edición fue editada en 1850 y sirvió de base para el estudio del Código de Comercio en la carrera de Jurisprudencia según la Real Orden de 26 de septiembre de 1850.

2 Matilla Alegre señala ese siglo como el del inicio del tráfico marítimo. Hemos de resaltar la coincidencia temporal con elementos históricos, como la finalización de la Alta Edad Media y el incremento del comercio entre distintos puntos del viejo continente con especial énfaisi en la llamada Ruta de la Seda.

3 Tomamos los datos de la Conferencia de la Organización de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, derivado del XVII período de sesionres celebradas en Ginebra del 11 al 13 de julio de 2018 por el Grupo Intergubernamental de Espertos en Derecho y en Política de la Competencia. Publicación: 2 de mayo de 2018.

Para Leoncio Lara Sáenz: “Hay que precisar que la investigación jurídica persigue identificar y caracterizar al objeto de conocimiento denominado derecho, y que en general los conocimientos jurídicos generalizados y válidos constituyen el destino de la ciencia del derecho”.

Por lo tanto, definimos a la investigación jurídica como el conjunto de procedimientos de carácter reflexivo, sistemático, controlado, crítico y creativo, cuyo objetivo es la búsqueda, indagación y el estudio de las normas, los hechos y los valores, considerando la dinámica de los cambios sociales, políticos, económicos y culturales que se desarrollan en la sociedad.” (Álvarez de Undurraga, 2002, 16-17).

En este contexto reflexivo, sistemático y crítico, nos hemos valido de diversa legislación y doctrina para identificar el problema existente y su contexto mediante métodos cuantitativos y cualitativos que nos ha permitido no sólo conocer el problema sino la posible solución que ha llevado a los sujetos que participan del negocio jurídico del transporte marítimo, a la utilización del arbitraje como forma de suplir la laguna legal existente.

Respecto a los materiales empleados, cabe destacar la bibliografía doctrinal citada y la normativa y Jurisprudencia que se relaciona a lo largo de la investigación y que ha servido de sporte para determinar la situación actual del punto controvertido que se estuadia. Si bien en los albores de la civilización veíamos una cierta uniformidad en las normas que se aplicaban, nos encontraremos con la dificultad de buscar cuáles puedan regir hoy en día y, ante su ausencia, buscar una posible solución actual para dirimir conflictos.

RESULTADOS

AUSENCIA DE UN CUERPO NORMATIVO COMÚN PARA TODOS LOS PAÍSES

En el siglo XX, surgió el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, suscrito en Bruselas el 25 de agosto de 1924, conocido como las Reglas de la Haya. Posteriormente las Reglas de La Haya se han modificado dos veces; primero en el año 1968 en virtud de un protocolo conocido como “Protocolo de Visby”; más tarde, en el año 1979 han sido nuevamente modificadas en virtud de un protocolo conocido como “Protocolo adicional de 1979”. Ahora bien, estas modificaciones por medio de protocolos no han alterado el régimen básico de responsabilidad plasmado en la redacción original del año 1924.

De la misma manera, se ha llevado a cabo esta actividad unificadora por parte de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. Tomando como ejemplo la Nota explicativa de la secretaría de esta Comisión (CNUDMI) sobre el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo), se nos advierte que estas Reglas de Hamburgo ofrecen mayores posibilidades de alcanzar la unificación de la legislación marítima de transporte de mercancías ofreciendo la posibilidad de una uniformidad total de esta legislación marítima. Pero sería necesaria la adhesión de todos los Estados del mundo.

Pero la realidad es que tan sólo en 35 países ha entrado en vigor esta normativa internacional, pero ninguno de ellos con la importancia en el tráfico mercantil suficiente como para resaltar su relevancia en el plano internacional, y, además, muchos de ellos no tienen mar.

Situación similar a la anterior ocurre con El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008), más conocido por las Reglas de Rotterdam. en palabras de la propia Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, el Convenio brinda a los cargadores y porteadores un régimen universal vinculante y equilibrado que regula el funcionamiento de los contratos marítimos de transporte que puedan comprender otros modos de transporte.

Si bien es cierto que la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó este convenio, conocido por las Reglas de Rotterdam, la realidad es que sigue sin ser ratificado por el quórum mínimo que se establece de 20 países, siendo tan sólo cinco países los que han dado un paso en la dirección deseada por las Naciones Unidas, ratificando, aprobando, aceptando o adhiriendo el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008).

Entre estos cinco países se encuentra España, que, junto a Togo, Benin, Camerún y Congo, forman el grupo de países que han seguido los deseos de materializar en un cuerpo legislativo uniforme y moderno, los derechos, deberes y obligaciones de los sujetos que participan del contrato de transporte marítimo de puerta a puerta, y en cual se comprenda un tramo internacional por vía marítima.

Hay que resaltar que la vigente ley española, Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, en su punto

VI del preámbulo, nos dice que se ha tenido en cuenta los últimos convenios en esta materia, especialmente las conocidas Reglas de Rotterdam, a pesar de que no están vigentes[4]. A pesar de lo anterior, la jurisprudencia no ha tenido en cuenta dicha normativa por no estar vigente.

La doctrina se hace eco de la problemática existente y resalta lo que los organismos internacionales reclaman que no es otra cosa que la necesidad de consenso entre los países para llevar a buen puerto un convenio internacional que deba ser ratificado por todos o, al menos, por el mayor número de ellos posible.

Arrollo Martínez, con ocasión de la elaboración del prólogo al libro de Rafael Matilla Alegre, en su obra "Internacionalidad del derecho marítimo y jurisdicción internacional", resalta no sólo la necesidad sino también la conveniencia de dictar normas uniformes admitidas internacionalmente para dar la misma solución a problemas comunes siendo los métodos de armonización, en interés de la reciprocidad, los tratados internacionales y la documentación uniforme. También se hace eco del hecho de que los estados han dado el paso de ceder parte de su soberanía en la producción de las normas, el Derecho Marítimo uniforme internacionalmente, pero están lejos de consentir una cesión de la soberanía jurisdiccional que sería necesaria para que fuera eficaz.(Arrollo Martínez. 1999. página 23)

Urday Berenguel sigue la misma línea de razonamiento resaltando la preocupación de la comunidad marítima en lograr la uniformidad en el régimen legal que regula el transporte marítimo de mercancías. (Urday Berenguel. 2018. Página 79).

Sandoval López, con motivo de la aparición de las Reglas de Rotterdam, analizando la situación de su país, Chile, con respecto a este Convenio, reacio a dejar atrás el que en su día había ratificado, las Reglas de Hamburgo, resalta lo deseable de su ratificación, ya no sólo por Chile, sino por todos los demás países.

Por todo lo expuesto, nos topamos con una carencia legislativa internacional, o laguna del derecho, en un sector, el marítimo, que, como hemos visto, representa el primer medio de transporte de mercancías a nivel mundial. Ante esta gran laguna legal, generada por la falta de ratificación del número necesario de países, existe una ausencia de ley internacional aplicable que regule los derechos y las obligaciones de los agentes intervinientes en el tráfico marítimo en virtud de un contrato de transporte de mercancías por mar (tanto de porteadores, como cargadores, así como de los consignatarios) , provoca que los actores de este negocio busquen alternativas serias para la solución de los posibles conflictos y controversias que pudieran derivarse de este tipo de contratos.

No obstante, de la dinámica del tráfico jurídico, se desprende una necesaria existencia, no sólo de un cuerpo normativo más o menos seguro que ofrezca con meridiana claridad una solución ante un conflicto jurídico. Los operadores jurídicos deben tener clara qué norma o regla aplicar cuando se suscita una controversia. Así mismo, deben contar con la confianza de que, fruto de la aplicación de esas normas, van a disponer de un acuerdo o de una resolución que sea reconocida internacionalmente y que despliegue efectos jurídicos en terceros estados distintos de aquel en el que fue adoptada. Por otro lado, es necesario hallar un cauce a través del cual canalizar esta conflictividad jurídica y resolver los problemas de reconocimiento.

En contrapartida a lo anterior, existe un convenio internacional de reconocimiento de resoluciones arbitrales, la Convención sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras (Nueva York, 1958), ratificado por 168 países, que permite resolver precisamente este último problema consistente en el reconocimiento de laudos adoptados en un estado y que deben ser de obligatorio cumplimiento, reconocimiento y ejecución en todos los demás.

Además, el arbitraje, ante la ausencia de legislación internacional vinculante que se pudiera invocar para defender los intereses propios, evita el posible absurdo de que, ante la ausencia de legislación internacional a la que acudir, en caso de una disputa entre partes de diferentes países, y en el caso de no hacer expresa sumisión a ley extranjera, la ley vinculante será aquella del lugar en el que se firme el contrato (de alguna de las partes contratantes) lo que significaría, muy probablemente, gozar de la ayuda de los tribunales nacionales. Buen ejemplo de la problemática existente la expresa Lapiedra Alcamí quien nos expone el caso en el cual se ven enfrentados los intereses de la naviera National Navigation Co contra la empresa Endesa generación SA 37. [5] (Lapiedra Alcamí. 2016)

Sin embargo, este problema se puede solucionar optando por la cláusula arbitral válidamente negociada en virtud de

4 "La ley ha tenido en cuenta los últimos convenios en esta materia, especialmente las conocidas Reglas de Rotterdam, previendo así ulteriores modificaciones de su articulado cuando entren en vigor"

5 En esta disputa judicial en la que se enfrentan intereses de distinta nacionalidad, la justicia española, la primera en conocer del asunto, considera que la vía del arbitraje no puede operar por no haberse informado a la empresa española de la existencia de la cláusula arbitral. La justicia inglesa, en contraposición a la española, considera que si es válida y por lo tanto ha de ser en Londres donde se ha de dirimir quien tiene la razón. La cuestión ha terminado en manos de la Corte de Apelaciones Inglesa que ha dado la razón a los tribunales españoles.

la voluntad de las partes. Claro ejemplo de ello lo encontramos en otro caso en el que el Tribunal Supremo Español estableció el camino para seguir después de una larga batalla judicial siendo la sumisión expresada en el contrato, la vía posible de solución a la controversia considerando la judicial no idónea por haber sido excluida por las partes. (Sentencia del Tribunal Supremo. Sala de lo Civil. Madrid. 3 de julio de 2003. N.º de Resolución 688/2003.)

EL CONVENIO ARBITRAL COMO SOLUCIÓN ALTERNATIVA A LA VÍA JUDICIAL

Sirviéndonos de las palabras de Arroyo Martínez, antes aludidas, "No existe una jurisdicción supranacional uniforme", esta circunstancia justifica el introducirnos brevemente en la vía de solución alternativa a la judicial, el arbitraje, que siendo una vía voluntaria y privada, que necesita del consentimiento de las partes plasmado en el contrato, se ha convertido en la primera vía de solución de conflictos derivados del transporte marítimo de mercancías.

Tanto las legislaciones nacionales como internacionales contemplan el arbitraje como vía de solución de conflictos alternativo a la solución judicial, lo que hace de la voluntad de las partes como decisiva a la hora de depurar responsabilidades en el negocio jurídico del transporte marítimo de mercancías. Serán éstas quienes tendrán la opción de elegir la vía judicial o, por otra parte, la solución privada, incluyendo la cláusula de arbitraje o convenio arbitral.

De acuerdo a Matilla Alegre, el arbitraje es una institución que, en el ámbito de las relaciones comerciales internacionales, tiene una importancia extraordinaria, tanto que ha superado, y anulado en gran medida, los procesos jurisdiccionales. Matilla Alegre también destaca que las razones de la difusión y trascendencia del convenio arbitral, en gran parte por el del desarrollo creciente del comercio internacional de bienes y servicios, unido a las características que tiene y lo hacen la vía preferida de solución de conflictos: la neutralidad y especialización de los árbitros, la confidencialidad, flexibilidad y celeridad del proceso y la posibilidad de elección de la Ley aplicable y del lugar del arbitraje. Además destaca la importancia del arbitraje en Londres como vía de unificación e internacionalización del Derecho empresarial marítimo. (Matilla Alegre. 1999.Páginas 127-128)

En palabras de Jose María Alcántara González: "El recurso a la solución arbitral es usual en el comercio marítimo en detrimento de la jurisdicción ordinaria. A arbitraje se someten más del 80% de las controversias y reclamaciones derivadas de los Contratos de Explotación de Buques, el 100% de las nacidas en relación con Contratos de Construcción Naval y de Salvamento ,el 90% de las resultantes de Ventas de Buques de segunda mano y un porcentaje bajo, pero creciente, de los litigios relativos a Seguros Marítimos."

A nivel internacional, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional dicta una Ley que sirve de modelo para el desarrollo del arbitraje por los distintos países. Esta la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional 1985, con las enmiendas aprobadas en 2006, en su artículo 2 y 7, se reflejan las siguientes definiciones:

"Artículo 2. Definiciones y reglas de interpretación.

A los efectos de la presente Ley: a) "arbitraje" significa cualquier arbitraje con independencia de que sea o no una institución arbitral permanente la que haya de ejercitarlo; b) "tribunal arbitral" significa tanto un solo árbitro como una pluralidad de árbitros; c) "tribunal" significa un órgano del sistema judicial de un país;

Artículo 7. Definición y forma del acuerdo de arbitraje (Aprobado por la Comisión en su 39º período de sesiones, celebrado en 2006)

1) El "acuerdo de arbitraje" es un acuerdo por el que las partes deciden someter a arbitraje todas las controversias o ciertas controversias que hayan surgido o puedan surgir entre ellas respecto de una determinada relación jurídica, contractual o no contractual. El acuerdo de arbitraje podrá adoptar la forma de una cláusula compromisoria incluida en un contrato o la forma de un acuerdo independiente.

2) El acuerdo de arbitraje deberá constar por escrito…"

En la Resolución 40/72 (11 de diciembre 1985), aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas, se destaca la importancia del arbitraje. Esta Resolución nos dice:

"La Asamblea General,

Reconociendo el valor del arbitraje como método de solucionar controversias nacidas de las relaciones comerciales internacionales,

Convencida de que el establecimiento de una Ley Modelo sobre arbitraje que sea aceptable para Estados con diferentes sistemas jurídicos, sociales y económicos contribuye al desarrollo de relaciones económicas internacionales armoniosas,

Convencida de que la Ley Modelo, junto con la Convención sobre el reconocimiento y ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras y el Reglamento de Arbitraje de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional recomendado por la Asamblea General en su resolución 31/98 de 15 de diciembre de 1976, contribuye de manera importante al establecimiento de un marco jurídico unificado para la solución justa y eficaz de controversias nacidas de las relaciones comerciales internacionales."

En la misma normativa se destaca la Resolución 61/33 (4 de diciembre de 2006) , la Asamblea General reiteró la importancia del arbitraje en los mismos términos que en la anterior resolución:

"La Asamblea General,

Reconociendo el valor del arbitraje como método de solución de las controversias que surgen en el contexto de las relaciones comerciales internacionales".

Hay que tener en cuenta que se ha promulgado legislación basada en la Ley Modelo en 85 Estados y en un total de 118 jurisdicciones, pero destaca que no forma parte de estas cifras Inglaterra, lugar en donde se llevan a cabo la amplia mayoría de arbitrajes.

A pesar de lo anterior, por parte International Arbitration Information by Aceris Law LLC, por medio de su artículo de fecha 8 de mayo del año 2020, se deja sentado que:

" Aunque la Ley de Arbitraje de 1996 contiene muchos principios consagrados en la Ley Modelo de la CNUDMI (Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional), no sigue la Ley Modelo en sí. Por ejemplo, no hace distinción entre arbitrajes " *domésticos"* e " *internacionales* ". Por lo tanto, el marco legal para los arbitrajes nacionales e internacionales asentados en Inglaterra y Gales o Irlanda del Norte será el mismo. No obstante, las Reglas de Arbitraje de la CNUDMI a menudo son elegidas por las partes para llenar las lagunas de la Ley de Arbitraje de 1996 en arbitrajes *ad hoc*."

Esta ley no sigue la Ley Modelo, pero si debe su origen y si se utiliza para cubrir las lagunas que pudieran surgir.

Los autores Miguel Roca y Hugh Caldin, haciendo referencia a la *Arbitration Act* de 1996, nos dicen que,

"Esta es la Ley de Arbitraje que actualmente está en vigor en Inglaterra y que, al igual que tantas otras disposiciones legales en dicha materia, debe su origen a la Ley Modelo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) sobre Arbitraje Comercial Internacional de 1985 (en adelante, la Ley Modelo).

La sede vendrá determinada bien por la elección de las partes en la cláusula arbitral, bien por la institución o cualquier persona autorizada por las partes para tomar esta decisión, bien por el tribunal arbitral si así se lo han autorizado las partes.

…existen por supuesto otro número de instituciones que publican sus propias reglas las cuales pueden ser usadas para la resolución de conflictos marítimos en Londres. De entre ellas, haremos mención a la London Court of International Arbitration (o LCIA, a la que también nos referiremos como la "Corte") y a la Cámara de Comercio internacional (o ICC)."

En la Ley de Arbitraje de 1996, de la legislación británica, la cual es la más socorrida en los casos de arbitraje marítimo internacional y cuyo ámbito de aplicación se delimita en su artículo 2, se hacen una serie de precisiones en su artículo 1 que hemos de resaltar:

"Las disposiciones de esta parte se basan en los siguientes principios, y se interpretarán en consecuencia:

el objeto del arbitraje es obtener la resolución justa de las controversias por un tribunal imparcial sin demoras o gastos innecesarios;

las partes deben ser libres de acordar la forma en que se resuelven sus controversias, con sujeción únicamente a las salvaguardias que sean necesarias en aras del interés público;

en los asuntos regulados por esta Parte, el tribunal no debe intervenir, salvo en los términos previstos en esta Parte."

Hay que tener en cuenta que Londres es el centro mundial del arbitraje; como recoge la web Mundo marítimo:

"En 2019 y por tercer año consecutivo, el análisis de las estadísticas de casos de arbitraje marítimo mundial de HFW muestra que Londres siguió dominando como el centro de mayor confianza para la solución de estas controversias. Este año el estudio incorporó más de 10 importantes órganos arbitrales.

Londres ya en 2017 era la jurisdicción preferida para la investigación y arbitraje marítimo internacional con una cuota del 80% de los arbitrajes marítimos, cuando más de 1.500 buques de la marina mercante internacional celebraron en dicha ciudad arbitrajes de carácter internacional, comparados con poco más de 140 internacionales arbitrajes marítimos en Singapur, aproximadamente 100 en Hong Kong y unos 20 en Dubái y París."

En la legislación española se contempla en el artículo 468 y siguientes de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. El artículo 468 mencionado nos indica, en su párrafo primero, que:

"sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente".

Hay que tener muy en cuenta la nulidad expresada en dicho artículo pues es *condictio sine qua* non el haber sido negociadas individualmente y separadamente para ser válidas las cláusulas de sumisión.

En consonancia con lo dispuesto en la normativa nacional española, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, que, si bien no ha entrado en vigor por no conseguir el respaldo internacional necesario de un mínimo de 20 estados, si ha servido de modelo a la hora de confeccionar la normativa sobre transporte marítimo en las regulaciones nacionales como la española tal como hemos manifestado con anterioridad, en el punto VI del preámbulo de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima de España donde se contemplaba las reformas que habrían de operar de entrar en vigor las ya mencionadas Reglas de Rotterdam.

De la misma manera, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo) recoge en su artículo 22, apartado 1, que:

" Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje."

Y de acuerdo al apartado 4 del mismo Convenio, se exige un sometimiento en el tenor literal siguiente:

"El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las normas del presente Convenio."

El Protocolo de Bruselas, de 23 de febrero de 1968. (Reglas de la Haya-Visby) Protocolo por el que se modifica la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, del cual España forma parte, recoge en su artículo 8 del mismo que:

"cualquier diferencia entre las Partes Contratantes concernientes a la interpretación o la aplicación de la Convención, que no se pueda arreglar por vía de negociación, será sometida a arbitraje, a pedido de una de ellas. Si dentro de los 6 meses siguientes a la fecha del pedido de arbitraje, las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo sobre la organización del arbitraje, cualquiera de las partes puede someter el diferendo a la Corte Internacional de Justicia, formulando una petición conforme al estatuto de dicha Corte."

De la misma forma, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, le dedica el Capítulo 15 a regular esta forma alternativa a la vía judicial de solución de conflictos surgidos en el desarrollo del tráfico marítimo de mercancías. En el artículo 75 de este Convenio se prevé, para el transporte regular, que:

"1. A reserva de lo dispuesto en el presente capítulo, las partes podrán pactar que toda controversia que pueda plantearse en relación con el transporte de las mercancías bajo el presente Convenio será sometida a arbitraje."

De la misma manera, en su artículo 76, para el transporte no regular, el Convenio prevé:

"1. Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la eficacia de un acuerdo de arbitraje incluido en un contrato de transporte en el transporte no regular al cual sea aplicable el presente Convenio o las normas del presente Convenio…".

E incluso se recoge la posibilidad de pactar el sometimiento a arbitraje una vez que la controversia haya surgido, con posterioridad a la misma. Esto se regula en el artículo 77 del Convenio, en donde se recoge que:

"No obstante lo dispuesto en el presente capítulo y en el capítulo 14, una vez surgida una controversia, las partes en ella podrán acordar resolverla por arbitraje en cualquier lugar".

Pero, a pesar del dilatado trabajo que hay detrás de este Convenio, lo cierto es que, como ya se ha dicho con anterioridad, el mismo no está vigente por lo que simplemente nos sirve como referencia, pues no vincula, y tal como deja recogido el artículo 78 del mismo Convenio.

DISCUSIÓN

Sentado cuanto antecede, entendemos que no cabe discusión sobre la inexistencia de un elemento autocompositivo para la regulación del Derecho marítimo en cuanto al transporte de mercancías. Ante tal ausencia de norma (los convenios y tratados no se hallan en vigor; no existe ninguna norma que pueda aplicarse ni método reglado para resolver conflictos), el ordenamiento jurídico ha de ofrecer una solución para los operadores jurídicos que se encuentren en situación de resolver controversias o discernir diferencias.

He aquí, pues, donde estima esta parte que puede operar el arbitraje como fórmula para culmar esta laguna. No hemos visto ningún autor que la analice o sopese como tal, ni tampoco que se proponga como solución, lo cual generará las oportunas discusiones frente a posibles detractores del arbitraje que consideren que no se trata de un método válido para resolver controversias.

Por otro lado, podrían surgir divergencias entre quienes consideren que esto eclipsaría la necesaria codificación de las normas marítimas en un convenio que resulte de aplicación. No obstante, vemos compatible ambas posturas (por un lado, el recurso al arbitraje, y por otro, la entrada en vigor de normas internacionales), toda vez que el primero operaría en detrimento del segundo.

CONCLUSIONES

El importante e intenso trasiego mercantil, como resulta obvio, constituye una frugal fuente de conflictos interpretes derivados de la ejecución de los contratos y relaciones jurídicas que guardan relación con dicho tráfico marítimo. Dado que el fin primordial del Derecho se incardina en buscar una solución a estas disputas, resulta fundamental disponer de unas normas o códigos a los que deban atenerse, si no todos, la mayor parte de los países involucrados en el transporte marítimo para contar con unas reglas claras conforme a las cuales ofrecer soluciones uniformes en todos los estados. Esta uniformidad no sólo favorecerá la seguridad jurídica, sino que facilitará el reconocimiento de acuerdos o resoluciones judiciales en terceros estados. *Ut supra diximus*, no existen estas normas y la necesidad del tráfico mercantil marítimo exige una vía para solucionar los conflictos que aporten un mínimo de seguridad jurídica y que puedan ser reconocidos sus acuerdos o resoluciones en terceros estados.

Pero lo cierto es que existe una clara e incuestionable falta de uniformidad en la ratificación de un cuerpo legal, actualizado, que regule las necesidades actuales del sector, y que vincule a todos los actores de este negocio, lo que desemboca en que el arbitraje se alce como la vía escogida, casi por unanimidad, para la resolución de los conflictos que pudieran surgir en el extendido uso del mar como medio para transportar las mercancías. Hay que tener en cuenta que también que no sólo el arbitraje es la vía de solución de conflictos y controversias escogida por los actores del transporte marítimo sino que Londres y su Arbitration Act del año 1996, son la primera opción de todas las posibilidades que existen para llevar a cabo una resolución de conflictos por medio del arbitraje. Por lo tanto las resoluciones serán fruto de la tradición anglosajona pero son las partes las que eligen libre y voluntariamente esta vía privada de solución de conflictos, por lo que, en este caso, cada una de ellas sabe, por decirlo de alguna manera, donde se mete. Podemos concluir que el recurso del arbitraje se rige por la imparcialidad, celeridad, libertad, autonomía y sin derroches, y, además, se evitan costosos y largos procesos judiciales**.**

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

D'ors Pérez-Péix, Alvaro. (1991). *Derecho Privado Romano*. Ediciones Universidad de Navarra, S.A. Página 561.

Convención sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras (Nueva York, 1958

Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo).

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008).

Vicente y Caravantes, José.(1850). *Código de Comercio Esplicado*. Madrid. Páginas 4,5 y6.

Lapiedra Alcamí, Rosa (2015). *El arbitraje marítimo internacional en las reglas de Rotterdam*. Revista Boliviana de derecho nº 22. ISSN: 2070-8157, pp. 144-173.

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Jefatura del Estado «BOE» núm. 180, de 25 de julio de 2014 Referencia: BOE-A-2014-7877.

Protocolo de Bruselas, de 23 de febrero de 1968. (Reglas de la Haya-Visby) Protocolo por el que se modifica la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

Naciones Unidas. Nueva York. 2008. Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional 1985 con las enmiendas aprobadas en 2006. ISBN 978-92-1-333392-1

Roca, Caldin. *El arbitraje marítimo en Londres*. 2014. Blas de Lezo Abogados SLP. ISBN.978-84-616-9870-7.

Matilla Alegre, Rafael.(1999). *Internacionalidad del derecho marítimo y jurisdicción internacional***.** Universidad de Deusto. Página 39-41.

Revista Ius et Praxis. Universidad de Talca - Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. 2013, pp. 371 - 384.

Sentencia del Tribunal Supremo. Sala de lo Civil. Madrid. 3 de julio de 2003. N.º de Resolución 688/2003.

Alcántara González, José María. (2014). *El arbitraje en la Ley de Navegación Marítima.* https://amyavigo.es/es/el-arbitraje-en-la-ley-de-navegacion-maritima/

https://www.mundomaritimo.cl/noticias/londres-continua-siendo-el-centro-mundial-de-arbitraje-de-controversias-maritimas-en-el-mundo Recuperado el 25 de abril de 2021.

https://www.international-arbitration-attorney.com/arbitration-in-the-united-kingdom-the-1996-arbitration-act/ Recuperado el 5 de enero de 2021.

https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1996/23/section/1 Recuperado el 5 de enero de 2021.

www.comitemaritime.org Recuperado el 1 de marzo de 2021.

https://unctad.org/system/files/official-document/ciclpd49_es.pdf . Recuperado el 21 de febrero de 2021.